

COMPTE RENDU DE

COLLOQUE

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE LA COORDINATION ET
DE LA MANUTENTION DES CHARGEMENTS

OU

INTERNATIONAL CARGO HANDLING AND COORDINATION ASSOCIATION
(I.C.H.C.A.)

Thème: "La Percée de l'Intermodalisme"

Participant: **Gérald Montambeault**
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent
385, Grande-Allée est
Québec, Québec
G1R 2H8

CANQ
TR
SMVSL
108

468580

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RABRELETTE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

COMPTE RENDU DE

COLLOQUE

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE LA COORDINATION ET
DE LA MANUTENTION DES CHARGEMENTS

OU

INTERNATIONAL CARGO HANDLING AND COORDINATION ASSOCIATION
(I.C.H.C.A.)

Thème: "La Percée de l'Intermodalisme"

Participant: **Gérald Montambeault**
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent
385, Grande-Allée est
Québec, Québec
G1R 2H8

CANQ
TR
SMVSL
108

LETTRE DE PRESENTATION



Québec, le 1er décembre 1989

Monsieur Hugues Morrissette
Directeur général
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent
385, Grande-Allée est
Québec, Québec
G1R 2H8

Objet: Rencontre annuelle les 1er et 2 février 1989,
du Comité canadien de "L'Association
internationale de la coordination et de la
manutention des chargements" (I.C.H.C.A.)

Monsieur le Directeur,

Il m'a fait plaisir d'agir comme représentant du
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent à la
réunion annuelle du Comité canadien de l'Association
internationale de la coordination et de la manutention
des chargements.

J'ai pu côtoyer et échanger au cours de ces deux
journées avec des représentants importants du secteur du
transport intermodal, et de celui des télécommunications
plus spécifiquement du domaine (E.D.I.) des échanges
électroniques de données appliquées au transport
maritime.

Ces rencontres et les présentations offertes par
les conférenciers font ressortir et apprécier
l'importance et l'évolution dans les années qui viennent
du transport intermodal et des télécommunications.

L'essor que prennent ces deux secteurs d'activités
dans le transport des marchandises et des personnes
amène les intervenants à réaliser l'importance que
prendra le partenariat et la coopération. L'ère des
opérateurs isolés tire à sa fin. Il faut donc planifier
et s'organiser en conséquence pour assurer sa place dans
ce nouveau contexte d'intermodalisme.

En somme, ce vieux principe du transport porte à porte qu'on appelle aujourd'hui intermodalisme implique une communication efficace, échange de données (papeteries, bancaires, itinéraires, chargements, etc.), collaboration et coopération constantes entre les divers transporteurs routiers, ferroviaires, maritimes, aériens et autres intervenants (douanes, ouvriers, entrepôts, etc.).

L'intermodalisme facilitera la réalisation d'une manutention efficace, une réduction des coûts. Il favorisera l'intégration verticale des intervenants vers des multinationales.

Pour votre information et commentaires, je joins à la présente un compte rendu de cette rencontre.

Veillez agréer, monsieur le directeur général, l'expression de mes sentiments distingués.


Gérald Montambeault

P.S. Je trouve très lourd le mode de présentation des compte rendus de colloques - conférences - etc. proposé par le service des Relations extraministérielles du ministère des Transports.

Je crois qu'on pourrait les rendre plus simples et efficaces.

Je m'y conforme cependant.

TABLE DES MATIERES

<u>SUJETS</u>	<u>PAGE</u>
1- Lettre de présentation	3
2- Nom du rédacteur	7
3- Titre de la rencontre	8
4- Résumé du colloque - conférence	9
4.1 Ouverture du colloque - conférence	9
4.2 Discussions	11
4.2.1 Les promesses et les défis de l'intermodalisme	11
4.2.2 Le partenariat a son meilleur dans l'intermodalisme	15
4.2.3 Echanges de données informa- tisées (E.D.I.) à l'ère de l'intermodalisme	19
4.2.4 L'intermodalisme, une réalité durable	23
5- Conclusions du colloque - conférence	25
6- Clôture du colloque - conférence	26
7- Activités	27
8- Synthèse des activités	29
9- Recommandations	34
10- Commentaires	34
11- Liste des personnes rencontrées au cours de ce colloque	37
12- Annexes (voir cahier annexé)	
12.1 Programme	
12.2 Communiqué	

Table des matières (suite)

- 12.3 Conférence de M. Irchca
- 12.4 Conférence de Mr. A.J. Gillies
- 12.5 Conférence de Mr. Mike Boyne
- 12.6 Conférence de Mr. Kurt Ketchum
- 12.7 Conférence de M. Jean-Michel Tessier
- 12.8 Biographies des conférenciers
- 12.9 Liste des participants

2- NOM DU REDACTEUR

Gérald Montambeault
Conseiller
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent
385, Grande-Allée est
Québec, Québec
G1R 2H8

3- TITRE DE LA RENCONTRE

Colloque-conférence annuel organisé par l'International Cargo Handling and Coordination Association, les 1er et 2 février 1989, à l'Hôtel Westin d'Ottawa, Ontario.

Ce colloque-conférence avait pour thème "Intermodalism Comes of Age" soit "La percée de l'intermodalisme".

Le colloque-conférence était présidé par M. Jean-Michel Tessier, Président-directeur général de la Société canadienne des Ports.

4- RESUME DE LA RENCONTRE

Ce colloque-conférence sur le transport intermodal a eu lieu à l'Hôtel Westin, d'Ottawa, Ontario, les 1er et 2 février 1989.

Il a regroupé ±185 participants du monde des transports internationaux, tant privés que publics.

La première journée a été consacrée à l'enregistrement des participants. Elle leur a permis de se rencontrer, discuter entre eux et avec les divers modérateurs et conférenciers présents.

La deuxième journée fut celle des activités principales reliées au thème du colloque-conférence. Les activités étaient regroupées en quatre sessions non concurrentielles, ce qui permettait aux participants intéressés d'assister à toutes les sessions.

La programmation de cette journée se déroula ainsi:

4.1 Ouverture de la rencontre par:

- 4.1.1 M. Hassan Ansary - Président-I.C.H.C.A., Canada
- 4.1.2 M. Jim Durrell, Maire d'Ottawa
- 4.1.3 M. Paul Dick, Ministre des Approvisionnement et Services de l'Ontario.

Je fais ci-après un résumé, selon mes notes personnelles des interventions de chacun.

4.1.1 M. Hassan J. Ansary, Président-
I.C.H.C.A., Canada

"Compte tenu de l'évolution à laquelle nous assistons actuellement, je pense que le sujet ne pourrait être mieux choisi", a déclaré M. Hassan J. Ansary, le nouveau président d'ICHCA Canada, dans son allocution d'ouverture. "C'est de plus en plus par l'intermodalisme que les affréteurs atteignent les niveaux de productivité et d'efficience qui leur sont nécessaires pour acheminer leurs marchandises à bon port dans un contexte commercial où la concurrence se fait toujours plus féroce", a poursuivi M. Ansary.

4.1.2 M. Jim Durrell, Maire d'Ottawa

Il a souhaité la bienvenue aux participants modérateurs et conférenciers. Il s'est dit fort heureux et orgueilleux du fait que sa ville ait été choisie par cette organisation internationale pour la tenue de cet événement de nature internationale dans le secteur de l'intermodalisme.

4.1.3 Honorable Paul Dick, Ministre des
Approvisionnement et Services de
l'Ontario

Ce dernier a rendu hommage à l'I.C.H.C.A. en tant qu'organisme international à l'avant-garde dans les transports et à la fine pointe de la technologie dans l'intermodalisme. Il a réitéré sa foi en l'Association et l'assure du support de son gouvernement.

4.2 Discussions

La conférence comprenait quatre groupes de discussions réunissant quatre modérateurs et seize conférenciers.

Les discussions avaient pour thèmes:

- a) Les promesses et les défis de l'intermodalisme;
- b) Le partenariat à son meilleur dans l'intermodalisme;
- c) Echange de données informatisées (E.D.I.);
- d) L'intermodalisme: une réalité durable.

Je fais ci-après un résumé de chacune des discussions en fonction des notes que j'ai pu compiler lors de celles-ci.

4.2.1 Les promesses et les défis de l'intermodalisme

Le modérateur de cette session fut M. Vincent Campion, rédacteur en chef, de la revue Cargo Systems.

1er Conférencier:

M. Joe Dorto
Directeur général
Virginia International
Terminals Inc.

Il a émis le point de vue d'un exploitant de port américain sur l'intermodalisme. Sa conférence se résume comme suit:

Le premier conférencier à prendre la parole a été Joe Dorto, directeur général de Virginia International Terminals Inc., un important exploitant privé de terminaux. M. Dorto a expliqué comment il voyait la dynamique de l'intermodalisme à l'échelle du port et comment l'intermodalisme devient un véritable mode de vie pour l'exploitant de terminaux d'un grand port. Selon lui, les ports ont un rôle déterminant à jouer, dans la mesure où ils sont le point de rencontre des divers intervenants de l'intermodalisme. M. Dorto a également souligné l'importance de l'informatique et des systèmes d'échange de données informatisées (EDI) pour que l'information soit toujours disponible afin d'éviter l'immobilisation des cargaisons. Il a cité l'exemple d'un système informatique "portatif" qui a été entièrement mis en oeuvre par le port de Virginie en 1988 et qui permet à tous les intervenants du transport des conteneurs de savoir toujours exactement où se situe la cargaison. Ce remarquable système accroît la productivité au cour du triage, élimine les erreurs et permet une estarie brève. M. Dorto s'est également déclaré en faveur du système de gerbage et des trains haute vitesse.

Un autre élément essentiel à l'exploitation efficace des terminaux est la main-d'oeuvre. En effet, sans des travailleurs dévoués, on ne saurait viser une haute productivité. A l'ère de l'intermodalisme, l'efficacité dans la manutention et le mouvement des marchandises dépend de l'innovation. A cet égard, M. Dorto a repris l'exemple du port de Virginie, qui est

selon lui un modèle d'innovation. On parvient en effet à y lever en moyenne de 32 à 35 conteneurs à l'heure comparativement à d'autres ports américains où les grues ne déplacent en moyenne que 24 conteneurs à l'heure. M. Dorto a attribué le succès de la Virginie à l'esprit novateur et au climat de coopération qui règnent au port. C'est ainsi, par exemple, que les autorités portuaires ont été capables de convaincre les chemins de fer de diriger ses trains directement aux terminaux, ce qui a permis d'éliminer des retards dans la manutention.

2e Conférencier:

M. Christopher Gillespie
Président
Association des transitaires
Gillepsie Munro Inc.

Il a émis l'opinion des transitaires sur la percée de l'intermodalisme. M. Gillespie a surtout mis de l'emphase et insisté sur le rôle des transitaires internationaux, qui assurent le lien entre toutes les fonctions du système de transport. Il a retracé l'évolution des transitaires, qui a suivi celle de l'industrie des transports, en faisant ressortir son importance dans la chaîne du transport. Il a aussi mentionné les efforts déployés par plusieurs organisations internationales pour mettre au point un document multimodal acceptable, et il a évoqué les problèmes qu'ils restaient à résoudre. Selon lui, le document établi par la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) constitue un pas dans la bonne direction.

3e Conférencier:

M. Michael Ircha
Professeur de Génie civil
Université du Nouveau-Brunswick

Il a émis l'opinion des universitaires canadiens sur l'intermodalisme et sa réalité. Sa présentation peut se résumer comme suit:

Michael Ircha, professeur de génie civil à l'Université du Nouveau-Brunswick, a donné une vue d'ensemble de la croissance et de l'évolution des systèmes intermodaux, particulièrement dans une optique nord-américaine. Le mouvement des marchandises générales au cours des vingt dernières années a connu une véritable révolution depuis l'époque où l'on manutentionnait les marchandises dégroupées manuellement jusqu'au système hautement mécanisé de conteneurs que nous utilisons aujourd'hui. Bien sûr, cette remarquable évolution des systèmes de manutention de marchandises n'a pas été sans occasionner des coûts. La conteneurisation coûte cher. Mais elle comporte des avantages importants aussi bien pour l'affréteur que pour le transporteur. De plus en plus, en effet, l'affréteur reçoit une documentation simplifiée pour le mouvement des marchandises. De nombreux grands transporteurs utilisent un seul connaissance de point à point, le même transporteur assumant la responsabilité du transport des marchandises sur l'ensemble du trajet.

M. Ircha a également insisté sur l'importante percée du gerbage des trains de conteneurs aux Etats-Unis et a présenté une évaluation des effets possibles de l'intermodalisme sur les ports canadiens.

Selon M. Ircha, les systèmes intermodaux continueront de se développer et de gagner en popularité. Les avantages qu'ils comportent pour la manutention des marchandises profitent à tous, aux

affréteurs comme aux transporteurs et, en bout de ligne, à leurs clients.

4.2.2 Le partenariat à son meilleur dans l'intermodalisme

Le modérateur de cette session a été M. Dominic Taddeo, directeur général et dirigeant principal du Port de Montréal. Il a expliqué aux participants que l'intermodalisme était particulièrement évident au port de Montréal, où il constitue un avantage de taille. A son avis, l'intermodalisme s'inscrit dans une évolution naturelle du secteur des transports. C'est une stratégie commune à tous les intervenants concernés, qui facilite la réalisation de leurs objectifs économiques. L'intermodalisme ne se limite plus à une affaire d'affréteur et de transporteur.

1er Conférencier:

M. Ken Gray
General Manager and Chief
Executive Officer
Cargo - Canadian Airlines Intl.

Il exprime le point de vue d'un transporteur aérien sur l'intermodalisme comme suit:

Le premier conférencier, Ken Gray, vice-président au fret aérien des Lignes aériennes Canadien International a expliqué que "l'intermodalisme avait vraiment pris son envol, particulièrement à Vancouver". Le transport aérien peut être plus économique et plus rapide que les autres modes de transport, notamment parce qu'il réduit les coûts d'entreposage, qu'il ne comporte pas de droits de quai et limite la responsabilité. Toutefois, l'intermodalisme pose encore

certaines problèmes, en particulier dans le transport aérien. La forme des conteneurs, par exemple, n'est pas compatible avec celle de la carlingue d'un avion, ce qui fait perdre beaucoup d'espace. Le poids des conteneurs est également à considérer. M. Gray a de plus souligné l'importance de services routiers efficaces qui permettent d'établir des horaires et des correspondances pratiques. Enfin, les formalités douanières devraient être remplies rapidement.

En terminant, M. Gray s'est dit fier du rôle que le Canada jouait dans le commerce mondial, où il a su s'imposer. A l'avenir, selon lui, le Canada deviendra vraisemblablement davantage un pays de transit qu'un pays d'origine ou de destination. Enfin, M. Gray a laissé entendre que Vancouver avait besoin d'une aide fédérale et provinciale massive pour devenir véritablement un centre de commerce mondial.

2e Conférencier:

M. Ralph Teoli
Président-directeur général
C.P. Camionnage, Inc.

Il émet l'opinion d'un transporteur routier au niveau national sur l'intermodalisme.

Ralph Teoli, président-directeur général de CP Camionnage, a donné un aperçu de la façon dont l'industrie du camionnage a réagi à l'intermodalisme, qui touche tous les intervenants de la chaîne logistique du transport. Il s'est en particulier attardé au traitement et à l'échange d'informations, aux infrastructures nécessaires pour assurer le fonctionnement efficace des divers modes de transport ainsi que l'importance des installations de

transbordement ou des terminaux (les "associés passifs") dans l'intermodalisme et la logistique.

Pour évaluer un système intermodal ou un système logistique, il faut être bien conscient des avantages et des désavantages de tous les modes de transport, et il est essentiel de comprendre parfaitement le rôle de chaque partenaire. En outre, le traitement de l'information revêt une importance capitale dans un système de logistique moderne et compétitif. Il faut également des politiques publiques clairement établies relativement aux coûts des utilisateurs. Pour favoriser la mise en place de ces conditions, M. Teoli a proposé que les intervenants du transport intermodal insistent davantage auprès des gouvernements et d'autres groupes pour qu'ils établissent des règles de base.

Dans sa conclusion, M. Teoli a rappelé les points suivants:

- a) la globalisation de l'industrie du transport rend particulièrement importante une approche internationale de l'intermodalisme et de la logistique;
- b) les gouvernements de tous les pays doivent établir des règles de base stables et axées à long terme;
- c) une fois l'environnement stabilisé à long terme, tous les intervenants du système d'intermodalisme et de logistique devraient pouvoir négocier leurs rôles dans un système de libre concurrence.

3e Conférencier: M. Al Gillies
Vice-président
Transport intermodal
Canadien National Ltée

Il se permet de donner la perception de ce qu'est l'intermodalisme pour un transporteur ferroviaire de calibre national et international.

Al Gillies, vice-président, systèmes intermodaux, au Canadien National, a rappelé que le Canadien National avait adhéré à l'intermodalisme dès 1952. Récemment, le CN a dû s'ajuster à la déréglementation entrée en vigueur aux Etats-Unis et à la réforme de la réglementation canadienne. M. Gillies a décrit certains projets d'amélioration du CN, en particulier à Montréal, à Toronto et à Vancouver, ainsi que la nouvelle porte océane d'Halifax, l'acquisition de nouveaux équipements, de nouvelles liaisons radio et d'ordinateurs dans les cours de triage. Il a ajouté que le CN devait encore se doter de nouveaux wagons de chemin de fer et d'équipement de gerbage, et étendre son réseau de communications (base de données et EDI).

Il termine sa conférence en affirmant que l'accord de libre-échange canado-américaine modifiera profondément le flux des transports au Canada.

* Je suis en parfait accord avec M. Gillies, on verra un accroissement marqué du mouvement nord-sud et élimination graduelle du mouvement est-ouest. La nouvelle T.P.S. accroîtra cet effet au point de mettre en question l'avenir du Saint-Laurent comme voie de transport maritime. "On dort sur la switch quelque part".

4.2.3 Echanges de données informatisées
(E.D.I.) à l'ère de l'intermodalisme

Le modérateur de cette discussion M. Dan Hewitt, directeur des projets, systèmes d'informations portuaires, au ministère fédéral des Communications, a encouragé la prolifération de l'E.D.I. Il en a souligné l'importance pour l'économie canadienne. Jusqu'à présent, elle permet de réduire les coûts et d'accélérer les prises de décisions et les déplacements des marchandises.

1er Conférencier: M. Mike Boyne
General Traffic Manager
Atlantic Container Line (ACL)

Le premier conférencier, Mike Boyne, directeur général du trafic à Atlantic Container Line (ACL), a également expliqué qu'il fallait accorder une plus grande priorité à l'EDI. Tous les intervenants concernés par le mouvement des marchandises devraient considérer l'EDI comme une possibilité prometteuse. Il a traité de l'utilisation de l'EDI aux principales étapes de la chaîne de manutention des marchandises et a abordé le développement d'un système canadien "sur mesure" de service à la clientèle.

De nombreux groupes ont été formés au cours de la dernière année pour aider le secteur des transports canadiens à prendre le virage de l'EDI. Dans l'industrie maritime, on a mis sur pied un comité de travail, qui s'est entendu sur un certain nombre de questions comme l'utilisation d'une norme unique et l'adoption du système EDIFACT à mesure que les normes des Nations-Unies entreront en vigueur. Le comité en

est également arrivé à la conclusion qu'il fallait utiliser un format de message unique au lieu de se contenter de remplacer les divers documents par des messages EDI équivalents. Le comité se penche également sur le développement de liaisons EDI entre le gouvernement, les administrations portuaires et les sociétés ferroviaires, avec qui les communications sont actuellement assurées par des moyens conventionnels (lettres et documents).

M. Boyne a conclu son intervention en ces termes: "Que nous le voulions ou non, l'utilisation de l'EDI au Canada est en pleine expansion. Et le maintien de la viabilité des centres intermodaux canadiens dépendra de l'utilisation que nous ferons de cette technologie".

2e Conférencier:

M. Larrieu
Directeur des systèmes
d'information de gestion
Port de Nouvelle-Orléans,
Etats-Unis

M. Larrieu a donné un aperçu des progrès réalisés au Port de Nouvelle-Orléans dans la mise en place de l'E.D.I. soit l'exploitation de leur projet bien spécifique appelé "Crescent".

Il mentionne que les ports qui ont recours à l'EDI adoptent l'une des deux approches suivantes. Dans la première, qui correspond au concept de "service centralisé", le port installe et maintient l'ordinateur et l'équipement de télécommunications. La communauté portuaire a accès au service par le truchement d'un réseau de télécommunications. L'ordinateur du port emmagasine les données, et le logiciel spécialisé répond

à toutes les demandes de renseignements et de rapports. Dans la seconde approche, il s'agit d'un système EDI pur, c'est-à-dire que le port se contente de retenir les services d'un tiers qui lui fournit les services de télécommunications et d'informatique. La communauté utilise des formats de message EDI standard pour la transmission de l'information et il n'existe aucune base de données centrale.

M. Larrieu a mentionné certains des problèmes liés à l'EDI auxquels le port de la Nouvelle-Orléans se trouve confronté. Ainsi, selon lui, on n'utilise pas encore suffisamment les codes attribués aux navires par le ministère du Recensement des Etats-Unis. En outre, plusieurs questions juridiques restent à résoudre et la normalisation est encore insuffisante. Malgré tout, M. Larrieu estime que la révolution de l'EDI "est non seulement une façon pratique de remplacer le papier, mais constitue également une nouvelle forme de gestion".

3e Conférencier:

M. Kurt Ketchum
Vice-président
Projet Cansif

Le vice-président de Cansif, l'un des organismes qui a développé l'EDI au Canada, M. Kurt Ketchum, a décrit les avantages de l'utilisation de l'EDI comme instrument de travail. Les intervenants de la chaîne intermodale ont déjà pu profiter d'avantages considérables en éliminant dans toute la mesure du possible le papier dans le traitement, la manutention et la distribution des marchandises. Parmi les avantages que l'on connaît déjà, M. Ketchum a rappelé les suivants:

- a) simplification générale du traitement de l'information d'expédition;
- b) rationalisation du temps de traitement (réservation, localisation des cargaisons, entrée et extraction des données relatives à la lettre de transport et au connaissement, congé et facturation);
- c) amélioration du service à la clientèle, par la réduction des erreurs dans le traitement de l'information et le raccourcissement du temps de réponse aux demandes des clients;
- d) amélioration de la situation de trésorerie;
- e) diminution des frais de bureau;
- f) économie réelle d'au moins 10 à 15% (d'après une estimation prudente) du total des coûts de transport.

M. Ketchum a également décrit certains des défis qu'il faudra relever en matière d'EDI pour être à la hauteur du rôle stratégique que cette technologie devra jouer dans l'efficacité et le succès de l'intermodalisme. Il faut, par exemple, définir clairement la façon d'utiliser l'EDI et il est impératif de se conformer à des normes internationalement reconnues. Il faudra aussi s'assurer que les services EDI seront accessibles à tous les membres de l'industrie du transport, peu importe leur taille et le degré actuel d'automatisation.

"Tout comme l'invention du premier conteneur a révolutionné les industries maritime et aérienne", de conclure M. Ketchum, "l'alliance stratégique que l'intermodalisme et l'EDI peuvent constituer agira à mon avis comme un catalyseur qui propulsera l'industrie canadienne du transport de marchandises à la fine pointe

de la compétitivité en matière de services et de produits, au moment où nous entrons dans une nouvelle ère stimulante du transport".

4.2.4 L'intermodalisme, une réalité durable

Le modérateur de cette discussion, M. Frank Trotter, président du Groupe Commerce et Transport propose comme sujet de discussions "Est-ce que l'intermodalisme est un "fad" ou modalité passagère ou se veut-il une réalité durable"?

1er Conférencier:

Mme Lillian Liburdi
Directrice du développement
portuaire
Port Authority of New-York and
of New-Jersey, U.S.A.

Elle émet l'opinion d'une dirigeante de l'un des plus importants ports des Etats-Unis sur ce qu'elle pense de l'intermodalisme, et de la conception qu'elle en a.

Elle affirme catégoriquement que l'intermodalisme, selon elle, constitue une évolution irréversible qui ne cessera de prendre de l'importance dans notre système de transport. Elle a décrit certaines initiatives de la Port Authority visant à accroître le partenariat et la coopération à cet égard. En particulier, elle a fait allusion à Conrail et à un certain nombre de projets qui ont été entrepris pour améliorer le système actuel afin de favoriser davantage l'intermodalisme. Elle a également parlé du nouveau système automatisé d'identification des véhicules qui facilite et accélère

le trafic aux postes de péage. L'EDI était également sur la liste de ses projets.

Les ports jouent un rôle moteur dans le développement de l'intermodalisme, et les intervenants devraient être encouragés à explorer de nouveaux débouchés commerciaux et de nouveaux marchés. La Port Authority croit dans l'avenir de l'intermodalisme et entend exploiter pleinement tous les avantages qu'offrent les développements en cours.

2e Conférencier:

Mme Joedy Cambridge
Vice-présidente exécutive
Leeper, Cambridge & Campbell
Inc.

Elle émet l'opinion d'une firme de consultants en transport sur leur conception de l'intermodalisme. C'est la voie de l'avenir.

Elle a brossé un tableau d'ensemble de l'intermodalisme. Elle a décrit les différents éléments à considérer à l'ère de l'intermodalisme, particulièrement les progrès techniques, la déréglementation des transports aux Etats-Unis et la concurrence. Elle a aussi démontré l'importance de la planification stratégique. Selon elle, l'amélioration de l'estarie[?] et la réduction des transbordements devraient être des objectifs clés pour l'avenir.

3e Conférencier:

M. Peter Keller
Président
Cast North America (1983) Inc.

Il émet son opinion tout à fait personnelle sur ce qu'est l'intermodalisme. Il veut créer une certaine controverse chez les participants. En excellent agent de marketing au niveau international, il veut amener les participants à une réflexion sur la réalité de l'intermodalisme, et sur la qualité des services recherchés par la clientèle.

Le dernier conférencier, Peter Keller, président de Cast North America (1983) Inc., a quant à lui exprimé des vues quelque peu différentes sur l'avenir de l'intermodalisme. Selon lui, il ne s'agit pas d'une tendance absolument irréversible mais plutôt d'un concept qui imprènera le secteur des transports pendant environ une vingtaine d'années encore. M. Keller a mis l'accent sur l'importance à accorder au client et à la nature des services offerts. Les affréteurs s'intéressent principalement au service et aux tarifs concurrentiels. Les transactions devraient être plus transparentes. Le client recherche un service de qualité à des tarifs raisonnables, sans avoir à s'inquiéter du transport de ses marchandises ni à intervenir. Tout cela passe par une simplification des activités.

M. Keller, enfin, est partisan d'un service de porte à porte, c'est-à-dire d'un prix unique, d'un mouvement continu des marchandises, et d'une responsabilité et d'un transporteur unique d'un bout à l'autre du trajet.

5- CONCLUSION DE LA RENCONTRE

Dans son allocution de clôture, M. Jean-Michel Tessier, président-directeur général de la Société

canadienne des ports, a décrit l'intermodalisme comme un système de transport logique, rentable, qui permet de gagner du temps, et qui fait partie intégrante des moyens dont le pays dispose pour appuyer son commerce extérieur. Ce que l'intermodalisme nous promet, entre autres, c'est de rationaliser le système de transport et d'en accroître l'efficacité à un point qu'il aurait été impossible d'imaginer il y a encore quelques années. M. Tessier a ajouté que tous les intervenants de l'industrie étaient touchés par l'intermodalisme et qu'ils devront relever de nombreux défis.

L'intermodalisme générera de nombreuses autres possibilités de partenariat dans la chaîne globale de production et de distribution. Il est à prévoir que l'EDI jouera un rôle croissant dans les progrès de l'intermodalisme; cependant, il faudra selon toute probabilité rationaliser son application afin d'éviter des coûts d'implantation excessifs. Il faudra également se pencher sur les normes internationales et sur la question de l'accessibilité de l'intermodalisme à tous les types d'entreprise. Selon M. Tessier, la conférence, par les échanges fructueux qu'elle a suscités, peut être considérée comme un grand succès.

6- CLOTURE DE LA RENCONTRE

Le conférencier invité lors du banquet de clôture a été l'Ambassadeur des Etats-Unis au Canada.

Au cours de son allocution, il a abordé quelques questions d'importance sur les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis.

Il s'est attardé à décrire les avantages que comporte pour (son pays) surtout et le Canada l'accord de libre-échange récemment conclu entre nos deux pays.

7- ACTIVITES

Comme représentant du Secrétariat, j'ai cru nécessaire et utile d'être présent à chacune des sessions de ce colloque-conférence sur l'intermodalisme.

Mon plus grand intérêt portait sur les sessions une, deux et trois. La quatrième session portait sur le fait que l'intermodalisme est une réalité. Je n'avais pas personnellement à être convaincu de cette réalité.

J'ai cependant jugé opportun d'être présent et de m'enrichir des commentaires et de l'expérience de certains experts internationaux qui vivent actuellement le phénomène de l'intermodalisme.

(Voir tableau page suivante)

Horaire et titre de l'activité	Intérêt	Recherche	Etape	Texte	Domaine concerné
-----------------------------------	---------	-----------	-------	-------	------------------

2 février 1989
8h30 a.m.

Session I

Les promesses et
les défis de l'in-
termodalisme

G

P

O

X

Mise en valeur
du Saint-Laurent

Session II
10h15 a.m.

Le partenariat à
son meilleur dans
l'intermodalisme

G

P

O

X

Mise en valeur
du Saint-Laurent

Session III
2h00 p.m.

Echanges de données
informatisées à
l'ère de l'intermo-
dalisme

G

P

O

X

Mise en valeur
du Saint-Laurent

Session IV
3h30 p.m.

L'intermodalisme
une réalité durable

M

P

O

X

Mise en valeur
du Saint-Laurent

8- SYNTHESE DES ACTIVITES

8.1 Promesses et défis de l'intermodalisme

8.1.1 Synthèse

L'intermodalisme est un mode de vie dans l'opération d'un grand port. Le port est en effet le lieu de rencontre de l'ensemble des intervenants dans l'intermodalisme. Il est donc important qu'il soit doté d'un excellent système d'échanges des données informatisées. A l'ère de l'intermodalisme, l'efficacité, la productivité, et le contrôle des coûts et du mouvement des marchandises priment.

Il en est de même pour les transitaires. Il leur faut mettre au point un document (EDI) multimodal acceptable par tous les intervenants dans la chaîne des transports.

L'évolution des systèmes intermodaux continueront de se développer, car les avantages qu'ils comportent dans la manutention des marchandises profitent à tous et surtout aux clients au bout de la ligne. L'intermodalisme entraîne une documentation et communication simplifiées de la part des intervenants.

8.1.2 Réflexion

On retient de cette discussion de la part des trois conférenciers que: l'intermodalisme est une nécessité dans le concept du mouvement des marchandises de "porte à porte"; il faut qu'une communication simple, efficace permette de suivre de très près ces déplacements. Ce qui entraîne une meilleure planification du travail de

chacun des intervenants, de la main-d'oeuvre productive, efficace, l'intermodalisme apprend aux gens à travailler ensemble et contribue à diminuer les coûts de transport.

Dans un tel système, un intervenant majeur contrôlera l'ensemble du déplacement de l'origine à sa destination. Il sera en mesure de suivre au jour le jour le dit déplacement, sous tous ses angles.

8.2 Le partenariat, à son meilleur dans l'intermodalisme

8.2.1 Synthèse

L'intermodalisme est une évolution naturelle du secteur des transports. C'est une stratégie ou modalité qui implique tous les participants, et qui facilite la réalisation des objectifs économiques de chacun.

Dans le domaine aérien, il y a longtemps que ce concept est appliqué. Il reste encore quelques étapes à franchir dans la normalisation des conteneurs, équipements, communications et formalités douanières. Une concordance et meilleure planification sont à faire entre l'aérien et le transport routier.

Dans le domaine ferroviaire pour l'intégration à l'intermodalisme, on met une grande importance sur: les communications (EDI), amélioration des équipements, gerbage, ro-ro..

Pour les transporteurs routiers, l'intermodalisme leur cause un problème d'amélioration des communications et de leur logistique. Des règles de base sont à

établir, car il s'agit là d'une approche internationale des transports et de la logistique attenante.

8.2.2 Réflexion

On évolue vers une globalisation des transports. Tous devront apprendre à coopérer, unir leurs actions et à bien situer le rôle qui leur est dévolu. Ils devront remplir celui-ci avec grande productivité, efficacité et aux coûts les plus bas.

Des règles de base et une normalisation des communications et équipements sont à être mises en place.

8.3 Echanges de données informatisées (EDI)

8.3.1 Synthèse

Tous les intervenants de l'intermodalisme doivent considérer (l'EDI) et s'y intégrer, car ce sera un pré-requis dans chacune des étapes de la chaîne des transports. Le maintien et la viabilité de leurs opérations dépendront de l'utilisation qu'ils feront de l'EDI.

Pour les ports, l'implantation de l'EDI est à résoudre, de même que la normalisation des communications et compatibilité des équipements. Ils n'ont pas le choix, ils devront s'intégrer aux systèmes (EDI).

Le Canada est à implanter certains systèmes (EDI) tels Cansif, Infoport, Teleport.. Il est un des pays qui réalise, avec un peu de retard, le rôle stratégique

que cette technologie joue dans l'intermodalisme. L'application de cette technologie amènera l'industrie canadienne et québécoise des transports au sommet de la compétitivité, de l'efficacité et de la productivité.

8.3.2 Réflexion

L'EDI a pour conséquences:

- 1- La simplification du traitement de l'information des expéditions.
- 2- Rationalise le traitement de la papeterie antérieurement requise. Permet une meilleure planification de la main-d'oeuvre, facilite le dédouanement, etc..
- 3- Améliore le service aux clients, facilite et rend expéditive les communications entre les divers participants, facilite les opérations douanières et bancaires.
- 4- Améliore la trésorerie du participant, diminue ces frais d'opérations, et contribue à une diminution des coûts de transport (± 10 à 15%) selon l'expérience actuelle.

8.4 L'intermodalisme, une réalité durable

8.4.1 Synthèse

L'intermodalisme est une évolution irréversible dans le domaine des transports. La globalisation des déplacements et des échanges économiques confirme ce

phénomène. L'intermodalisme obligera les intervenants à explorer de nouveaux marchés et débouchés commerciaux.

Il accroît la nécessité de la planification stratégique. Les progrès techniques, la déréglementation, la concurrence sont autant de facteurs pour indiquer que ce phénomène n'est pas une mode, mais une réalité avec laquelle il faudra vivre.

L'intermodalisme entraîne la coopération des participants, la transparence des transactions, la qualité des services. C'est en somme une évolution vers un prix unique, un mouvement unique et une seule responsabilité pour le déplacement d'un objet d'un point à un autre.

8.4.2 Réflexion

Il ne fait aucun doute que l'intermodalisme est une réalité bien ancrée et durable. Il contribue à améliorer le transport des marchandises. Il apprend aux intervenants à travailler ensemble dans le contexte de globalisation des échanges commerciaux. Le succès et survie des intervenants en dépendent.

Sera-t-il la cause d'une intégration verticale dans le domaine des transports où seules les multinationales survivront? C'est un danger possible. Il faudra être à l'affût.

9- RECOMMANDATIONS

9.1

Suivre de près et très attentivement le phénomène de l'intermodalisme, sous ses aspects, globalisation des échanges commerciaux et partenariat.

Le développement de l'intermodalisme est susceptible de présenter des effets négatifs sur l'expansion du port de Montréal et la navigation sur le Saint-Laurent. On n'a qu'à observer les développements des "Unit Trains" et du gerbage du côté américain. L'autre phénomène, l'apparition des supnavires pour le transport des conteneurs. Leur tirant d'eau et le volume manutentionné favoriseront les ports de la côte est américaine et peut être Halifax.

Assigner en conséquence un organisme ou un comité au suivi de ce dossier et à l'analyse des retombées économiques conséquentes pour les ports du Québec et la mise en valeur du Saint-Laurent.

9.2

Le Secrétariat en coopération avec le ministère des Transports doit promouvoir l'implantation de l'EDI auprès des partenaires et intervenants dans la chaîne du transport intermodal.

10- COMMENTAIRES (RECOMMANDATIONS)

I.C.H.C.A. a été fondée en 1953. Plus de 100 pays et organismes internationaux en sont membres actifs. Le

Conseil d'administration est composé de représentants de 20 pays différents.

Le Canada est représenté sur ce conseil par M. Hassan J. Ansary, vice-président de la Société des Ports canadiens. Il est aussi le président de la filiale canadienne de cet organisme international. C'est donc dire que le ministère des Transports du Canada a vite réalisé l'importance de cette association internationale et a su s'y intégrer depuis plusieurs années.

Il est d'autre part malheureux de constater qu'après plus de (26) années d'existence, que l'on ne retrouve aucun représentant du Québec sur un des comités ou au conseil de cette Association.

Il est intéressant de noter que l'Alberta, province n'ayant aucun littoral maritime ait fait élire (2) membres sur la filiale canadienne. Cette province a vite réalisé l'importance qu'a cette association dans l'intermodalisme et son développement. Elle s'est assurée une présence active dans l'administration de l'I.C.H.C.A.

Il est recommandable que le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent soit membre de cette Association internationale (I.C.H.C.A.) et fasse les démarches pour devenir membre du comité de direction de la filiale canadienne.

P.S. J'ai oui-dire que notre participation aux activités de cette Association et le besoin d'en être membre étaient le sujet de discussions. On se questionnerait sur la nécessité d'en être membre.

Je ne comprends pas - on dort sur "la switch" au Québec en matière de transport et d'intermodalisme.

Décembre 1989



Transport
Canada

Transports
Canada

Policy and
Coordination

Politiques et
coordination

Michel Archambault

Economist
Economic Analysis

Économiste
Analyse économique

Canada



Communications
Canada

37

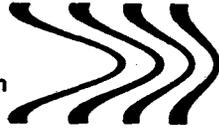
Dan Hewitt

Project Director.
National Office
Port Information Systems

Directeur des projets
Bureau national
Systèmes d'information portuaire

Canada

Atlantic Provinces
Transportation Commission



RAMSAY ARMITAGE

General Manager

P.O. Box 577
Moncton, NB
E1C 8L9

Tel: (506) 857-2820
Fax: (506) 857-2835
Telex: 014-2842

LOGISTEC
CORPORATION

CCCA
Canada

Éric Boisvert
Adjoint au président

360, St-Jacques, 15e étage
Montréal, Québec H2Y 1P5
Tél: (514) 844-9381
Télex: 05-25844 Cable "LOGTEC"
Fax: 514-843-5217

Office: (514) 871-3274
Telex: 05-268520
Fax: (514) 871-3251

MICHAEL A. BOYNE
General Traffic Manager

E D I

ACL

ACL Canada Inc.
740 Notre Dame W.
Montréal, Que. H3C 3X6

ALBERTA INTERMODAL
SERVICES LTD.

W. A. DANZINGER
GENERAL MANAGER AND
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

2004 ALYTH COURT S.E.
CALGARY, ALBERTA T2G 3J5

TEL (403) 234-7584
TELEX 038-21071
FAX (403) 265-0903

Maurice R. Lavallée
Directeur, Marketing

Les Partenaires céréaliers

Bureau 353, Gare Windsor
C.P. 6042, succursale A
Montréal, PQ H3C 3E4
Tél. (514) 395-6515
Télécopie (514) 395-6453



Canada Ports Corporation
Société canadienne des ports

Henri Laflamme

Senior Business
Analyst.
Corporate Services

Analyste commercial
principal.
Services de la Société

99 Metcalfe Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
(613) 957-6777

99, rue Metcalfe
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
Fax: (613) 996-9629

The Port of New Orleans



JERROL LARRIEU
DIRECTOR
MANAGEMENT INFORMATION SYSTEMS

Board of Commissioners of The Port of New Orleans
P.O. Box 60046 • WTC Bldg. • New Orleans, LA 70160
Tel: 504-528-3551 • FAX (504) 524-4156 • Telex 58-7496

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 320